SUMÁRIO

RELATÓRIO GLOBAL SOBRE O ESTADO DA SEGURANÇA VIÁRIA 2015

WHO/NMH/NVI/15.6

Composição tipográfica de Inis Communication

Impresso na França

Metas da segurança viária e objetivos do desenvolvimento sustentável

Os chefes de Estado presentes na Assembleia Geral das Nações Unidas de setembro de 2015 adotaram a histórica Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável. Uma das novas metas dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável ODS (3.6) é a redução, pela metade, do número global de mortes e lesões relacionadas ao trânsito, até 2020.

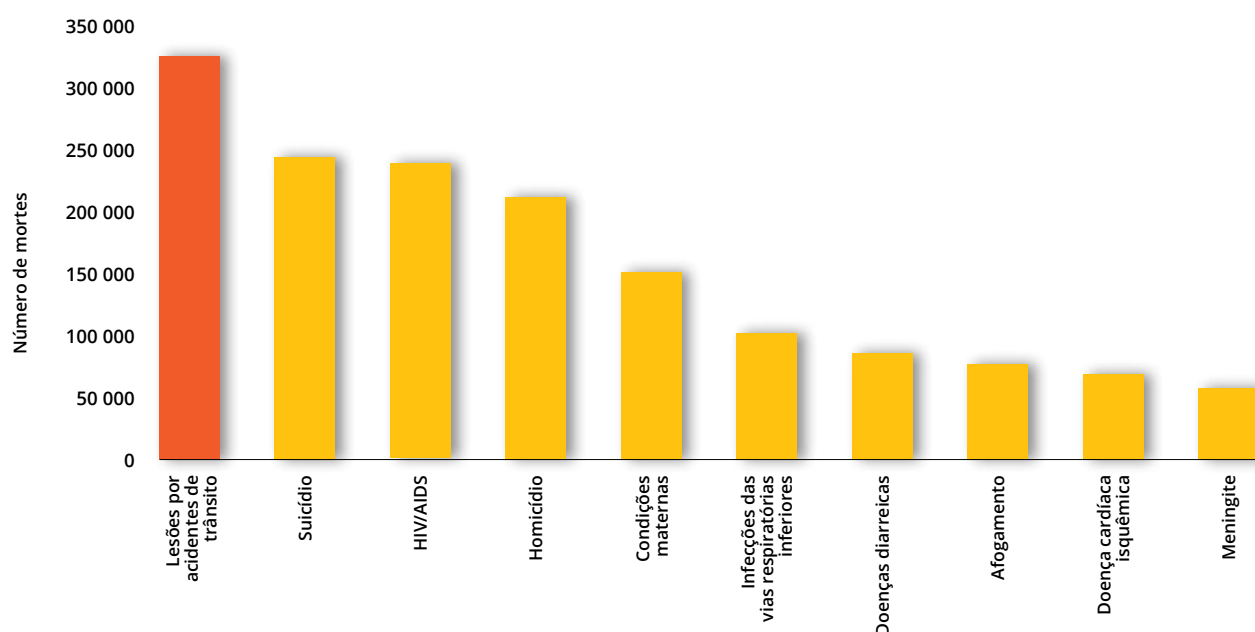
A simples inclusão de uma meta tão ambiciosa, de redução do número de mortes ou lesões relacionadas ao trânsito, constitui um progresso significativo em matéria de segurança viária. Trata-se do reconhecimento pelos Estados do constante aumento do número de vítimas do trânsito, uma vez que mundialmente o trânsito representa uma das principais causas de morte, sendo a principal entre jovens na faixa etária de 15 a 29 anos (ver **Figura 1**) e do pesado fardo que as lesões e mortes ocorridos no trânsito representam para as economias nacionais e para as famílias. Daí a sua importância para as agendas mais amplas do desenvolvimento e do ambiente contempladas nos ODS.

A adoção da meta de redução de lesões e mortes relacionados ao trânsito representa também o reconhecimento pelos países das evidências científicas relacionadas ao que pode ser feito para a redução do problema. Há evidências significativas sobre intervenções eficazes para tornaras vias mais seguras e os países que têm implementado com sucesso essas intervenções têm se beneficiado de uma redução correspondente das mortes por lesões no trânsito. Introduzir essas intervenções a nível mundial significa, potencialmente, mitigar danos e salvar vidas.

A Década de Ação para a Segurança no Trânsito (2011–2020) exorta os países a implementarem as medidas identificadas a nível internacional, a fim de tornarem as suas vias mais seguras. A Assembleia Geral das Nações Unidas convidou a OMS a monitorar os progressos, por meio da sua série de *Informes sobre a situação mundial da segurança no trânsito*. O presente informe é o terceiro desta série e constitui um retrato da situação mundial em matéria de segurançaviária, salientando as lacunas e encorajando, assim, a necessidade dos países e da comunidade internacional promoverem uma atuação mais ampla e mais célere.

Os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável incluem a meta da redução em 50% das mortes e traumatismos causados pelo trânsito até 2020.

FIGURA 1

As dez principais causas de morte entre os jovens de 15–29 anos, 2012

Fonte: Organização Mundial de Saúde, Estimativas da Saúde Mundial, 2014

A situação atual da segurança no trânsito em nível mundial

O número de mortes por lesões no trânsito estabilizou desde 2007

O número de mortes por lesões no trânsito – 1,25 milhão em 2013 – estabilizou desde 2007 (ver **Figura 2**), apesar do aumento mundial da população e da motorização. A população aumentou 4% entre 2010 e 2013 e houve um aumento de 16% do número de veículos no mesmo período, isso sugere que as intervenções implementadas nos últimos anos, para melhorar a segurança no trânsito em nível mundial, têm salvado vidas.

Este informe revela que 68 países testemunharam um aumento do número de mortes por lesões no trânsito desde 2010. Destes países, 84% são de baixa ou média renda. Setenta e nove países registraram uma diminuição do número absoluto de mortes. Destes, 56% são de baixa e média renda (ver **Figura 3**).

No entanto, os países de baixa renda apresentam taxas de vítimas fatais duas vezes superiores às dos países de alta renda, havendo um número de mortes desproporcional relativamente ao nível de motorização desses países: 90% das mortes por lesões ocorrem nos países de baixa e média renda, que detém apenas 54% dos veículos de todo o mundo (ver **Figura 4**).

A estabilização das mortes causadas pelo trânsito, face ao aumento da população e da motorização, sugere que os esforços desenvolvidos nos últimos 3 anos em prol da segurança no trânsito têm salvado vidas.

FIGURA 2

Número de mortes por lesões no trânsito, em todo o mundo

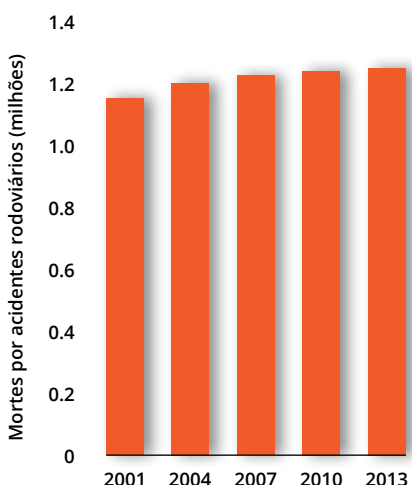



FIGURA 3

Países que revelam alterações no número de mortes por lesões no trânsito, 2010-2013, por nível de renda

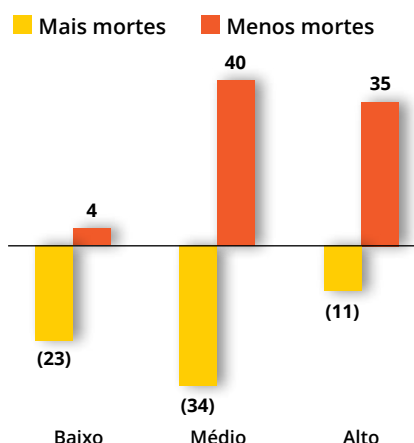
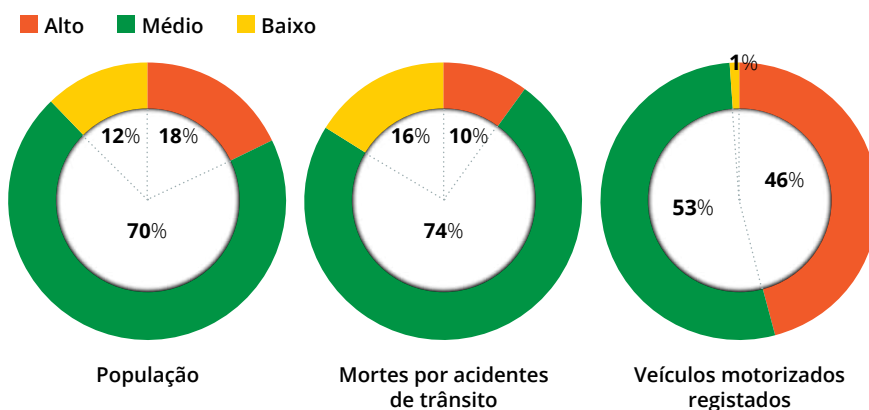
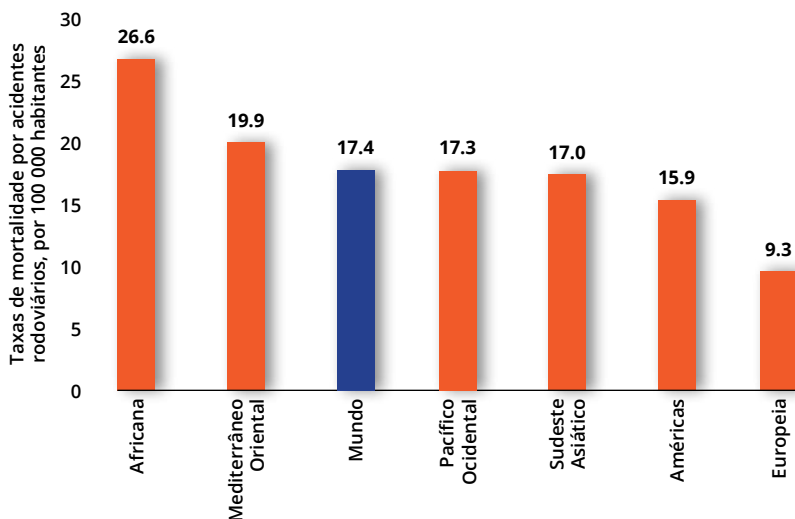



FIGURA 4

População, mortes por lesões no trânsito e veículos motorizados registrados, por nível de renda do país

A Região Africana tem a mais elevada taxa de mortalidade por lesões no trânsito

A Região Africana continua a apresentar as taxas mais elevadas de mortalidade por lesões no trânsito (ver **Figura 5**). As taxas mais baixas são registradas na Região da Europa, especialmente entre os países de alta renda, muitos dos quais têm conseguido, com bastante sucesso, atingir e manter a redução das taxas de mortalidade apesar do aumento da motorização.

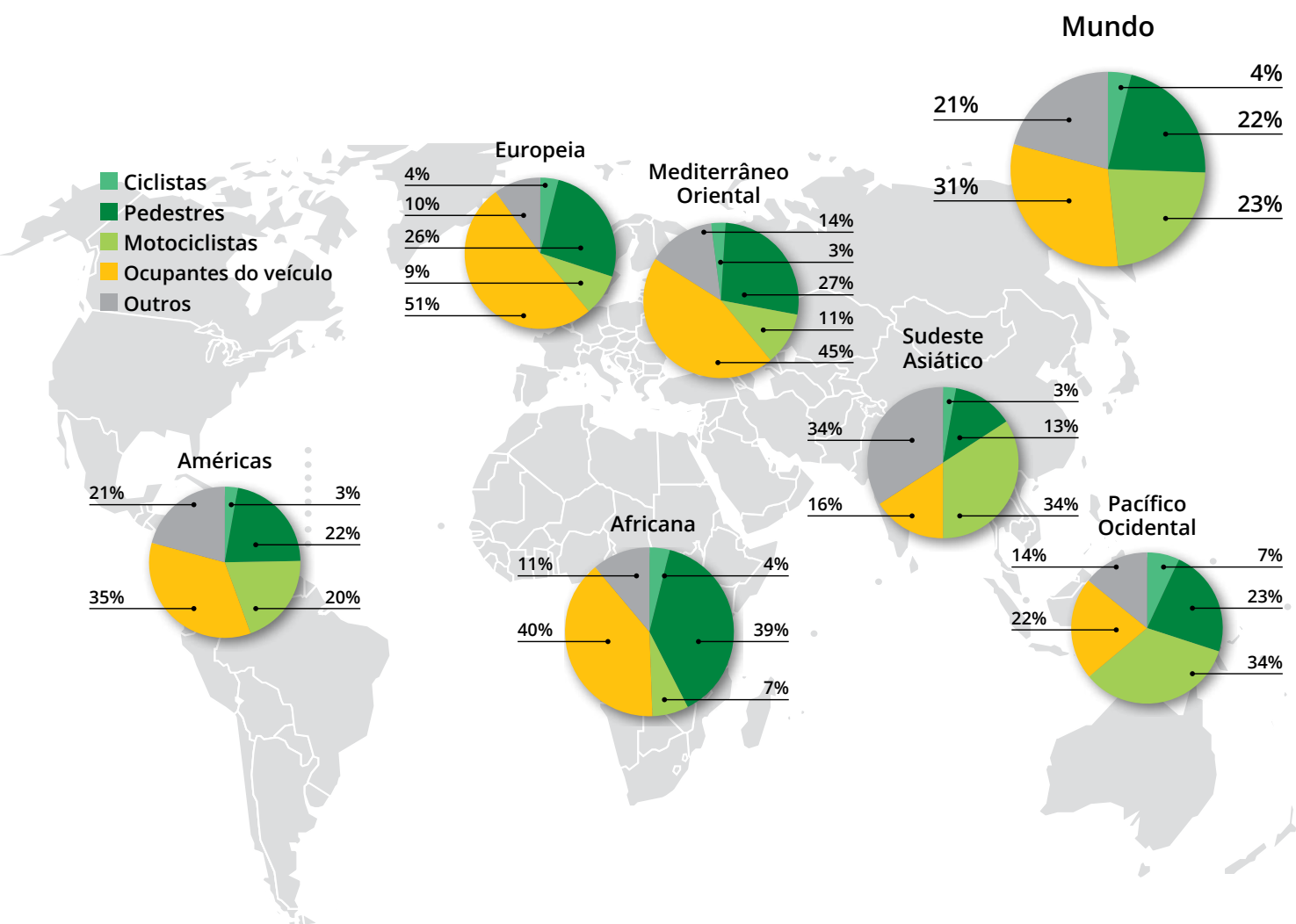
FIGURA 5

Taxas de mortalidade por lesões no trânsito por 100 000 habitantes (2013), por Região da OMS

Nos países de baixa e média renda, as taxas de mortalidade por lesões no trânsito são mais do que duas vezes superiores às dos países de alta renda do mundo.

Metade de todas as mortes por lesões no trânsito são de pedestres, ciclistas e motociclistas

Metade de todas as mortes no trânsito de todo o mundo ocorre entre as pessoas menos protegidas – motociclistas (23%), pedestres (22%) e ciclistas (4%). No entanto, a probabilidade de morrer no trânsito como motociclista, ciclista ou pedestre varia de região para região: a Região Africana tem a porcentagem mais elevada de mortes de pedestres e ciclistas, o que corresponde a 43% de todas as mortes por lesões no trânsito, enquanto na Região do Sudeste Asiático essas taxas são relativamente baixas (ver **Figura 6**). Isso reflete, em parte, as medidas de segurança adotadas para proteger os diferentes usuários das vias e as formas mais comuns de mobilidade nas diferentes regiões.

FIGURA 6

Mortes por lesões no trânsito, por tipo de usuário (2013) e por região da OMS

Muitos países terão de fortalecer a legislação sobre segurança no trânsito

As leis sobre segurança viária melhoram o comportamento dos usuários e reduzem as colisões, as lesões e as mortes no trânsito, especialmente as leis relacionadas com os cinco principais fatores de risco, que são excesso de velocidade, condução sob o efeito de álcool, não uso de capacetes pelos motociclistas e não uso de cintos de segurança e sistemas de retenção de crianças. Nos últimos 3 anos foram registrados progressos em 17 países (abrangendo 409 milhões de pessoas) que alteraram as suas leis relacionadas com um ou mais destes fatores de risco e as alinharam com as melhores práticas. A **Figura 7** mostra o número de países que procederam a alterações às suas leis, por fator de risco, e a população abrangida por essas alterações. As mudanças mais positivas no comportamento dos usuários das vias ocorrem quando a legislação é associada a uma aplicação rigorosa e continuada da lei e pela sensibilização do público.

FIGURA 7

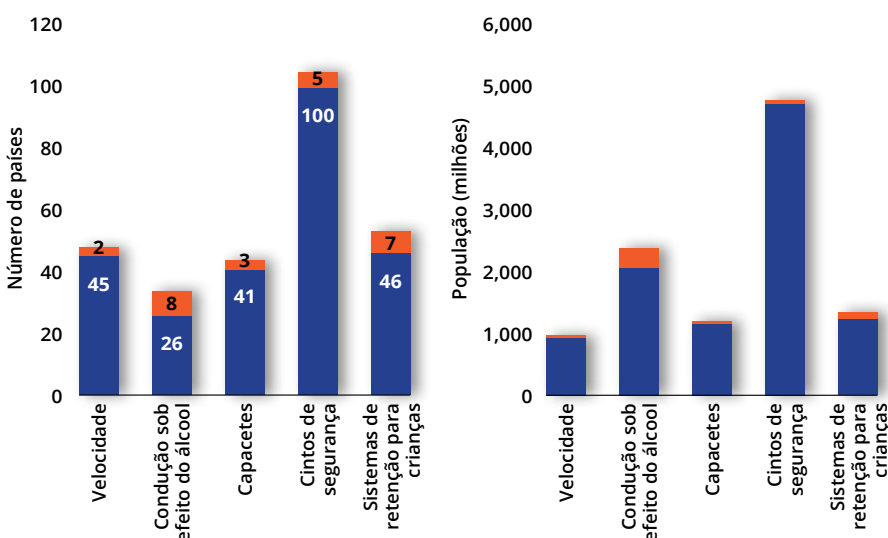
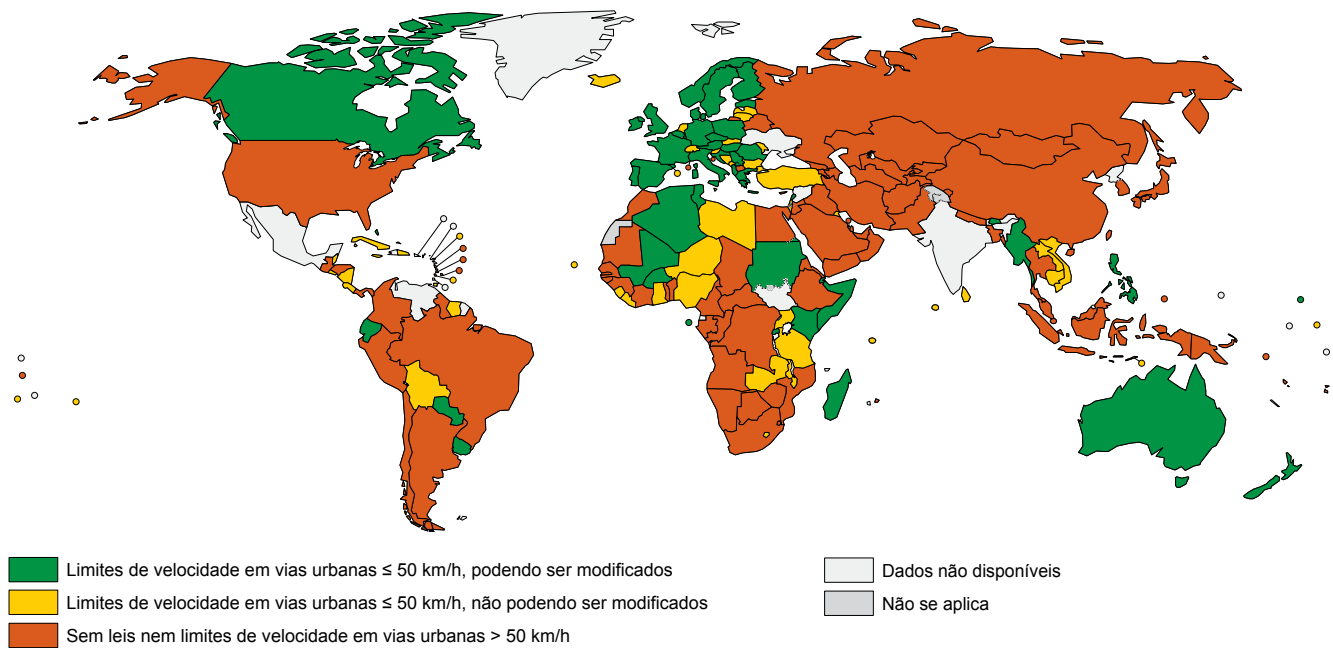
Alterações à legislação sobre fatores de risco comportamentais para 2011–2014 (número de países e população representada)

Nos últimos 3 anos, 17 países, representando 409 milhões de pessoas, alteraram as suas leis sobre um ou mais fatores de risco de traumatismos ocorridos no trânsito, para alinhar a legislação com as melhores práticas.

FIGURA 8

Leis sobre velocidade em vias urbanas

As chances de um pedestre adulto morrer se for atingido por um carro a 50 km/h são de menos de 20%, mas a probabilidade é de quase 60% se o carro estiver a 80 km/h.

Reduzir a velocidade

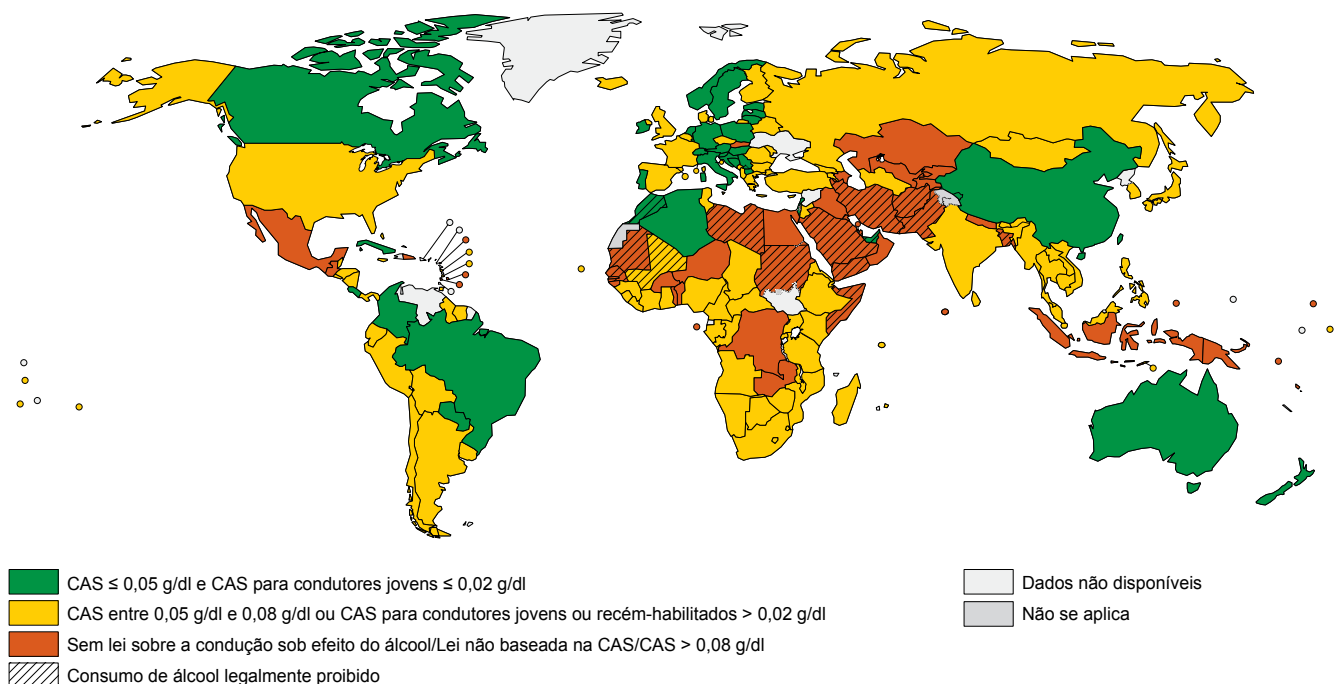
Quanto maior a velocidade média do trânsito, maior é a probabilidade de uma colisão e maior a gravidade das suas consequências – especialmente para os pedestres, ciclistas e motociclistas. Os países que foram bem sucedidos na redução das mortes por lesões no trânsito alcançaram tal objetivo por terem dado prioridade à segurança, ao legislar sobre velocidade e sua redução.

Um importante passo para reduzir a velocidade é estabelecer limites nacionais de velocidade. Os limites de velocidade máxima nas localidades devem ser inferiores ou iguais a 50 km/h, em linha com as melhores práticas. Além disso, as autoridades locais devem ter o poder de legislar sobre a redução dos limites de velocidade, permitindo-lhes que tenham em consideração as circunstâncias locais, tais como escolas ou grandes concentrações de usuários vulneráveis das vias.

No entanto, apenas 47 países (representando 950 milhões de pessoas) cumprem ambos os critérios legislativos para as melhores práticas sobre gestão da velocidade em áreas urbanas: um limite de velocidade máxima de 50 km/h e o poder de a autoridade local reduzir esse limite, tendo em vista garantir velocidades seguras (ver **Figura 8**).

A aplicação da lei é essencial para o cumprimento dos limites de velocidade, entretanto, apenas 28 países classificam a aplicação da lei sobre velocidade como "boa" (8 ou mais numa escala de 0 a 10). Isso sugere que, sem uma aplicação da lei sobre limites de velocidade contínua e visível, o potencial da legislação sobre velocidade para salvar vidas em todo o mundo ainda está longe de ser atingido.

FIGURA 9

Leis sobre a condução sob efeito do álcool, por país/zona

Reduzir a condução sob o efeito do álcool

A condução sob o efeito do álcool aumenta a probabilidade de uma colisão no trânsito, com mortes ou ferimentos graves. Assim, criar e aplicar legislação sobre limites de 0,05 g/dl para a concentração de álcool no sangue (CAS) pode reduzir significativamente o número de colisões relacionadas com o uso de álcool. Os condutores jovens e recém-habilitados correm um risco maior de colisões quando se encontram sob o efeito do álcool em comparação com os condutores mais experientes. As leis que estabelecem CAS mais baixas (≤0,02 g/dl) para os condutores jovens e recém-habilitados podem reduzir o número de colisões envolvendo jovens.

Embora oito países tenham melhorado as suas leis sobre a condução sob o efeito do álcool nos últimos três anos, apenas 34 países, em todo o mundo, têm leis nacionais sobre condução sob o efeito do álcool com uma CAS igual ou inferior a 0,05 g/dl, assim como limites mais baixos iguais ou inferiores a 0,02 g/dl para os condutores jovens e recém-habilitados(**Figura 9**). Vinte e um desses países são da Região Europeia, o que sugere a necessidade de expandir as boas práticas a todo o mundo. Aplicação rigorosa das leis sobre a condução sob o efeito de álcool melhora a eficácia da legislação, entretanto apenas 46 países classificam a sua aplicação dessas leis como "boa".

Apenas 34 países, representando 2,1 bilhões de pessoas, têm leis sobre a condução sob o efeito do álcool em linha com as melhores práticas.

Melhorar o uso e a qualidade dos capacetes para motociclistas

O rápido crescimento do uso de veículos motorizados de duas rodas em muitos países tem sido acompanhado por um aumento dos traumatismos e mortes entre os usuáriosdas vias. O uso de capacete pode reduzir o risco de morte em quase 40% e o risco de lesões graves em, aproximadamente, 70%.

A legislação sobre capacetes deve abranger todos os passageiros (incluindo crianças) e especificar um padrão de qualidade dos capacetes, mas apenas 44 países (representando 1,2 bilhão de pessoas) têm leis que: se aplicam a todos os condutores, passageiros, vias e tipos de motores; exigem que o capacete seja fechado; e se referem a um determinado padrão de capacete. Os países com leis que contemplam estas características são, sobretudo, os países de alta renda da Região Europeia (ver **Figura 10**). Isto é particularmente preocupante, sabendo-se que a Região do Sudeste Asiático e a Região do Pacífico Ocidental registram uma elevada porcentagem de mortes de motociclistas e que na Região das Américas a porcentagem de mortes por colisões entre os motociclistas está aumentando, tendo passado de 15% para 20%, entre 2010 e 2013.

A aplicação das leis sobre o uso de capacetes é essencial para garantir a sua eficácia. Entretanto, apenas 68 países classificam a sua aplicação da lei dos capacetes como "boa" (8 ou mais, numa escala de 0 a 10), mostrando que é preciso assegurar, urgentemente, que os capacetes correspondam aos padrões estabelecidos e que sejam corretamente usados.

Incrementar o uso do cinto de segurança

O uso do cinto de segurança reduz o risco de morte entre os condutores e os passageiros dos assentos dianteiros de veículos em 45–50% e o risco de ferimentos leves e graves, respectivamente, em 20–45%. Entre os passageiros dos l assentos traseiros, os cintos de segurança reduzem os traumatismos fatais e graves em 25% e os ferimentos leves em cerca de 75%.

Nos últimos 3 anos alguns países procederam à alteração das suas leis sobre o uso do cinto de segurança: cinco países, representando 36 milhões de pessoas, atualizaram essas leis de acordo com as melhores práticas. Existem leis sobre o uso do cinto de segurança por todos os ocupantes dos veículos em 105 países, representando 67% da população mundial (ver **Figura 11**). Apesar dessa melhoria da legislação, é preciso fazer muito mais para incentivar a aplicação das leis sobre o uso do cinto de segurança, uma vez que apenas 52 países classificam essa aplicação como "boa".

Apenas 44 países (representando 17% da população mundial) têm leis sobre capacetes que correspondem às melhores práticas.

FIGURA 10

Leis sobre o uso de capacetes em motociclistas e padrões de qualidade dos capacetes, por país/zona

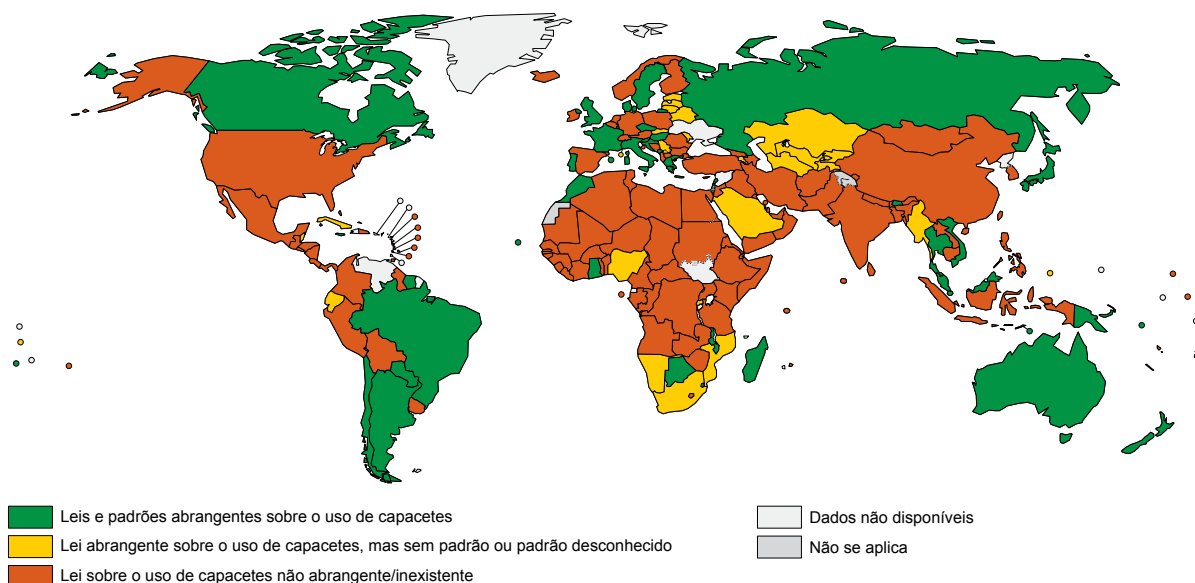
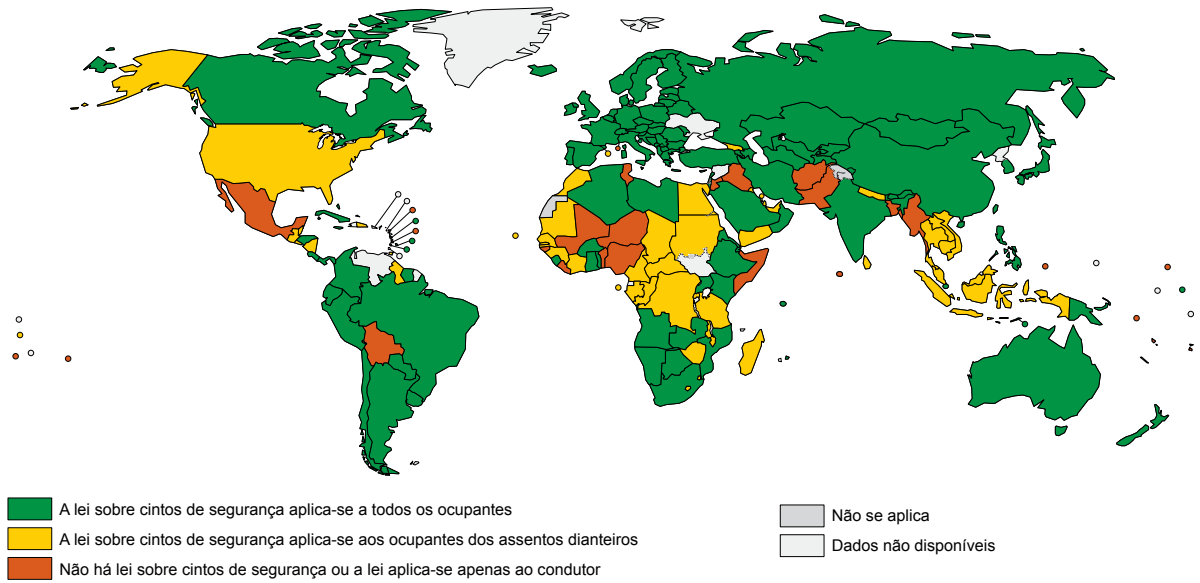



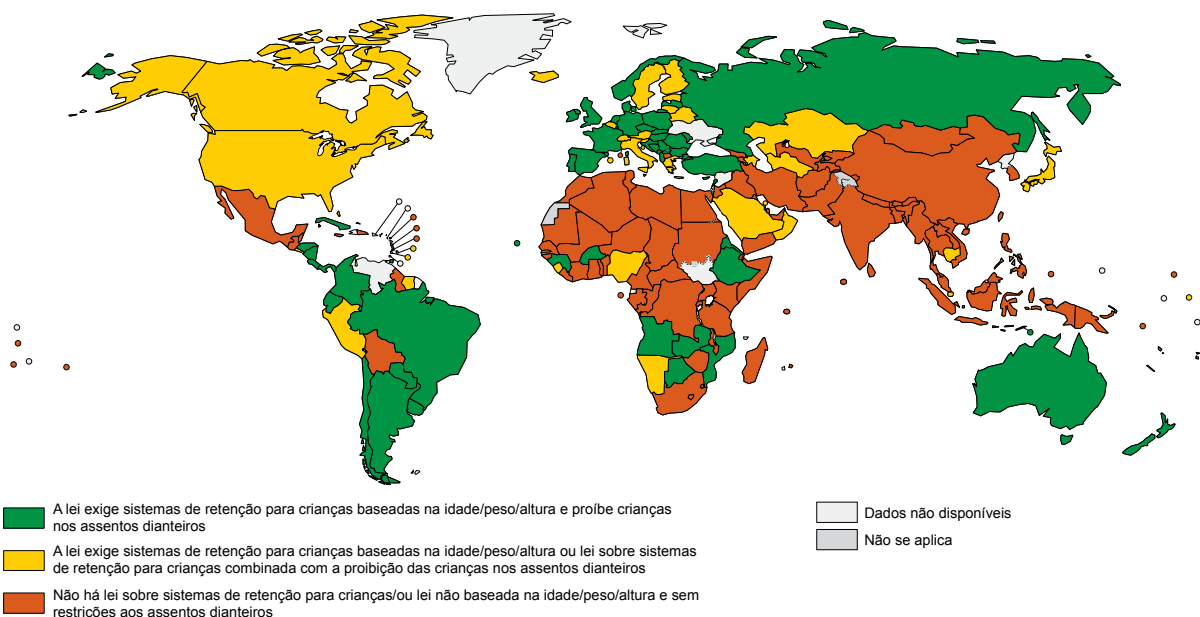
FIGURA 11

Leis sobre o uso do cinto de segurança, por país/zona

Incrementar o uso de sistemas de retenção para crianças

Os sistemas de retenção de crianças reduzem a probabilidade de casos fatais em consequência de uma colisão em cerca de 90% entre lactentes e entre 54% e 80% entre as crianças pequenas. Por outro lado, é mais seguro para as crianças sentarem-se na parte de trás do veículo do que na parte da frente.

Apenas 53 países (representando 1,2 bilhão de pessoas) têm leis sobre sistemas de retenção para crianças com base na idade, altura ou peso e aplicam restrições de idade ou altura das crianças que se sentam nos lugares da frente (ver **Figura 12**). Embora a legislação tenha um importante papel no incremento do uso dos sistemas de retenção para criançasé difícil conseguir que essa legislação seja cumprida, mesmo em países de alta renda. O custo desses dispositivos de retenção pode também ser proibitivo para muitas famílias, constituíndo um obstáculo à eficácia da legislação, embora a aplicação das leis sobre os sistemas de retenção para crianças seja, muitas vezes, insuficente: apenas 22 países classificam a sua aplicação dessas leis como "boa" (8 ou mais, numa escala de 0 a 10). Aumentar o seu cumprimento exige esforços que resolvam os problemas do acesso e custo destes dispositivos.

FIGURA 12

Leis sobre sistemas de retenção de crianças, por país/zona

Os decisores políticos terão de tornar mais seguros os veículos e as vias

A maioria dos países não aplica os padrões mínimos de segurança das Nações Unidas para carros novos

O número de veículos motorizados aumentou mundialmente em 16% nos últimos três anos. Em 2014 foi registrado o recorde de 67 milhões de carros de passageiros novos nas vias em todo o mundo, sendo que cinquenta por cento deste total foi produzido em países de média renda.

Os veículos seguros desempenham um papel crucial tanto para que se evitem colisões, como para reduzir a probabilidade de traumatismos graves. Nas últimas décadas, a combinação de normas reguladoras e a demanda dos consumidores elevou a segurança dos veículos principalmente em países de alta renda. Entretanto, a rápida motorização nos países de baixa e média renda – onde o risco de colisões é maior – e a crescente produção de veículos nessas economias emergentes significa que existe a urgente necessidade de se estabelecer padrões mínimos de segurança, a serem implementados por todos os países.

Os veículos vendidos em 80% dos países, em todo o mundo, não cumprem os padrões mínimos de segurança.

Esforços para harmonizar este sistema de regulamentação vem sendo desenvolvidos internacionalmente. O Fórum Mundial das Nações Unidas para a Harmonização da Regulamentação aplicável a Veículos é o principal órgão mundial responsável pelo desenvolvimento dos padrões de segurançaveicular. Regulamentos deste Fórum constituem um quadro legal que abrange uma variedade de padrões para os veículos que, se forem aplicados aos padrões de fabricação e produção dos países, poderão salvar muitas vidas. O presente informe analisou sete recomendações-chave para a segurança dos veículos: até a presente data, apenas 40 países cumprem esses sete regulamentos sobre padrões de segurança e isso acontece, majoritariamente, nos países de alta renda.

Dado o aumento da produção de veículos nas economias emergentes e o correspondente número elevado de mortes por lesões no trânsito é importante que os governos desses países tomem medidas para garantir padrões básicos nos veículos fabricados dentro das suas fronteiras, quer se destinem a venda no próprio país, quer se destinem à exportação. Os governos têm a responsabilidade de tomar as medidas necessárias para garantir que os seus cidadãos terão acesso a veículos seguros.

Países de elevado desempenho que exploram transportes sustentáveis

A infraestrutura viária têm, tradicionalmente, maximizado a mobilidade e a eficiência econômica a expensas da segurança (particularmente a dos usuários das vias não motorizados). De fato, à medida que a motorização aumenta em todo o mundo tornou-se menos comum e mais perigoso andar a pé ou de bicicleta. A variedade de meios delocomoção, em muitos países, implica em pedestres e ciclistas compartilharem as vias com veículos de altas cilindradas, forçando-os a enfrentar situações perigosas e tráfego de alta velocidade.

São necessárias mudanças que otimizem os deslocamentos de pessoas e cargas, tendo em mente a segurança viária e tendo em conta a variedade e a segurança de todos os usuários das vias. Em muitos países industrializados, essas mudanças já estão sendo oncretizadas, geralmente em nível local, onde as comunidades têm participado da promoção de transportes públicos seguros e meios de transporte não motorizado. As medidas voltadas a promover as deslocamentos a pé e de bicicleta estão também alinhadas com os movimentos mundiais para combater a obesidade e reduzir a incidência de doenças não transmissíveis (tais como doenças cardíacas e diabetes) e melhorar a qualidade de vida nas cidades.

Este informe revelou que 91 países – 49% dos quais de alta renda – têm políticas para promover os deslocamentos a pé e de bicicleta, mas se essas estratégias não forem acompanhadas de outras medidas – tais como o controle eficaz da velocidade e facilidades para pedestres e ciclistas – poderão, na realidade, provocar um aumento do número de lesões por colisões no trânsito. Uma estratégia-chave para instalar um sistema de tráfego seguro para pedestres e ciclistas é separar estes diferentes tipos de usuários das vias dos veículos automotores. No entanto, atualmente, apenas metade (91) de todos os países tem políticas de separação dos usuários vulneráveis do trânsito do tráfego de alta velocidade.

A mudança para meios de transporte mais sustentáveis tem efeitos positivos se os impactos associados a segurança viária forem bem geridos. Entre os aspectos positivos contam-se uma maior atividade física, redução dos níveis de emissões de gases e ruído, redução dos congestionamentos no trânsito e cidades mais agradáveis, dentre outros.

Os sistemas viários seguros consideram as necessidades de todos os usuários das vias

Garantir a implementação de medidas de segurança, quando se concebem projetos de infraestruturas viárias, pode resultar em importantes conquistas de segurança para todos os usuários das vias. Isso é particularmente verdadeiro quando o desenho e a manutenção das vias são reforçados por uma abordagem de Sistema de Segurança que tenha em consideração o erro humano. As intervenções nas infraestruturas para ajudar a reduzir a probabilidade de uma colisão (por exemplo, o alargamento de vias ou travessias de pedestres elevadas), e intervenções destinadas a minimizar a gravidade das colisões (por exemplo, usando barreiras de proteção e rotatórias), contribuem, todas elas, para reduzir as mortes e os traumatismos no trânsito.

Atualmente, 147 países requerem algum tipo de auditoria sobre segurança no trânsito em novas vias, embora elas variem muito no que diz respeito àquilo que abrangem e, portanto, em termos de qualidade. As infraestruturas viárias existentes devem também ser regularmente avaliadas no que concerne à segurança, com foco nas vias com maior risco de colisões: 138 países fazem atualmente a avaliação de partes das redes de segurança viária existentes.

91 países têm políticas de separação dos usuários vulneráveis do tráfego de alta velocidade.

Conclusões e recomendações

Este informe revela que 1,25 milhão de pessoas morrem a cada ano no trânsito, em todo o mundo, e que esse número estabilizou desde 2007. Diante do rápido aumento da motorização e do aumento da população, a estabilização do número de mortes – cujo aumento era previsível – é um indicador dos progressos conseguidos. Contudo, os esforços para reduzir s mortes por lesões no trânsito são claramente insuficientes, principalmente se almejamos atingir as metas da segurança no trânsito definidas internacionalmente pela Agenda para o Desenvolvimento Sustentável.

Alguns países, que adotaram uma abordagemabrangente, incluindo várias dimensões da segurança viária, conseguiram uma melhora efetiva nesta área. Hoje, o desafio é replicar em outros países, mas num período de tempo mais curto, a tendência descendente do número de mortes por lesões no trânsitoobservada nas experiências bem sucedidas. A vontade política é crucial para incentivar essas mudanças, mas é especialmente necessário agir sobre alguns pontos específicos:

- Uma boa legislação relacionada aos principais fatores de risco pode ser eficaz na redução dos traumatismos e mortes por lesões no trânsito. Nesse domínio, fizeram-se alguns progressos: nos últimos 3 anos, 17 países (representando 5,7% da população mundial) alteraram as suas leis, para as harmonizar com as melhores práticas na esfera dos fatores de risco. Apesar disso, muitos países ainda têm legislações inadequadas.
- A falta de aplicação da lei mina, frequentemente, o potencial das leis de segurança viária para reduzir os traumatismos e as mortes. É preciso fazer mais para otimizar os esforços para aplicação da lei.
- Tem sido insuficiente a atenção dada às necessidades dos pedestres, ciclistas e motociclistas, que, em conjunto, representam 49% de todas as mortes por lesões no trânsito no mundo. Não será possível tornar mais seguras as vias em todo o mundo se não se tomar em consideração as necessidades destes usuários em todas as abordagens voltadas à segurança viária. Tornar mais seguros os deslocamentos a pé ou de bicicleta terá outros co-benefícios positivos, se os modos de transporte não motorizado se tornarem mais populares, incluindo mais exercício físico, redução das emissões e benefícios para a saúde associados a essas mudanças.
- Tornar os carros mais seguros significa salvar vidas no trânsito. Oitenta por cento dos países de todo o mundo, especialmente os de baixa e média renda, ainda não cumprem os padrões internacionais mais básicos sobre a segurançaveicular. A falta desses padrões nos países de média renda, que estão tornando-se, cada vez mais, grandes fabricantes de automóveis, também poderá pôr em risco os esforços mundiais para tornar as vias mais seguras. Os governos terão de adotar rapidamente os padrões internacionais mínimos para a construção e montagem de veículos e limitar a importação e a venda de veículos de qualidade inferior em seus países.

Os países deverão abordar algumas outras áreas para melhorar a segurança no trânsito. Por exemplo, terão de melhorar a qualidade dos seus dados sobre os traumatismos ocorridos no trânsito e harmonizar dados, em linha com os padrões internacionais, tendo uma agência líder com a autoridade e os recursos para o desenvolvimento de uma estratégia nacional para a segurança no trânsito, cuja implementação seja por eles supervisionada, tendo ainda de melhorar a qualidade dos cuidados disponíveis para aqueles que sofrem lesões no trânsito.

Estes dados refletem a situação da segurança viária 3 anos depois do início da Década de Ação para a Segurança no Trânsito. Apesar de uma sólida base de evidências sobre aquilo que funciona, está patente que a atenção dada à segurança no trânsito tem sido insuficiente e que estamos pagando um preço muito elevado, em termos de perda de vidas, lesões de longa duração e pressão sobre os serviços de saúde. A atenção internacional que foi prometida à questão da segurança do trânsito pela nova meta dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável, que consiste em reduzir para metade as mortes e os traumatismos provocados por lesões no trânsito, até 2020, constitui uma oportunidade de ouro. Esta oportunidade deve ser aproveitada por todos os países, para tomarem medidas que são altamente necessárias. Desse modo, o ritmo dos progressos pode ser acelerado e poderemos atingir uma diminuição real das mortes por lesões no trânsito em todo o mundo, compatível com a meta proposta.